notiziario della sat dlf udine

Numero 80 Anno 21 (1) Marzo 2016

Lo studio di fattibilità per il ripristino della Pedemontana

Il 19 gennaio a Maniago è stato presentato lo studio di fattibilità per il ripristino della Pedemontana
In esso si afferma che la riapertura e il rilancio della Sacile-Gemona non possono limitarsi al risanamento della linea e a far circolare i treni, ma devono essere finalizzati al trasportare persone ed a intercettare domanda di mobilità. Le criticità riscontrate indicano la mancanza di cadenzamento degli orari e di coincidenze sistematiche tra le corse anche all'interno dell'offerta del medesimo vettore, la mancanza di integrazione tariffaria, la scarsità di mezzi a piano ribassato e di esercizi flessibili in grado di penetrare nei centri abitati e ottimizzare i tempi di percorrenza, la fragilità dell'interscambio ferro-gomma.
Si segnala che l'esercizio ferroviario implica integrazione di orari e tariffe Tpl, cadenzamento e coincidenze, investimenti rilevanti e continui, «far comprendere» ai potenziali utenti i servizi e l'organizzazione del sistema, nonché una corretta comunicazione e mappe di consultazione.
I dati di affluenza dicono che nel 2011 sulla Pedemontana c'erano in media 15 passeggeri/corsa su 74 km; nel 2015 sulla Udine-Cividale hanno viaggiato 450.000 passeggeri su 15 km e sulla Merano-Malles si sono avuti 2,5 milioni di passeggeri su 60 km. Si presume che al 2030 ci sarà un aumento della domanda di mobilità ferroviaria del +5%, quindi l'obiettivo è di attrarre e muovere 1.100.000 passeggeri all'anno a regime su un bacino di utenza di 83 mila abitanti. Si propone un consolidamento della mobilità consuetudinaria/pendolarismo con i servizi Tpl e di una parziale riconversione della mobilità automobilistica intercettando il 10% degli spostamenti in auto perché solo il 3,2% dei pendolari utilizza i servizi del Tpl, l'acquisizione di quota-parte dei flussi turistici (8% del totale annuo), l'acquisizione di quota-parte dei passeggeri in transito (2%), un consolidamento della mobilità treno+bici ed un recupero di ulteriore mobilità ferroviaria.
Quattro le ipotesi: Sacile-Gemona domanda debole o domanda forte; Sacile-Maniago domanda debole o domanda forte.

Il treno a vapore della SAT/DLF con la 740.108 pronto a ripartire da Maniago il 19 maggio 1991 (foto C. Canton)

Sacile assume un peso significativo in termini di origine/destinazione di flussi di pendolari ed anche in caso di utenza non consuetudinaria. E' stata perciò valutata la realizzazione della lunetta di bypass che permetterebbe di evitare l'inversione di marcia a Sacile per servizi su Pordenone, ma le valutazioni sugli effetti sono prudenti. Si propone l'ottimizzazione delle coincidenze a Sacile, con treni da/per Venezia e da/per Udine, ed a Gemona, con treni da/per Tarvisio/Carnia e da/per Udine, privilegiando il collegamento con le stazioni di Pordenone/Udine, penalizzando quello con Venezia. Il tempo di percorrenza sarebbe di 30' tra Sacile e Maniago e di 75' tra Sacile e Gemona. Non ci sarebbe l'attivazione di nuove fermate (che ora sono 12 comprese le due stazioni di testa) e sarebbe auspicabile che le fermate fossero facoltative con segnale di fermata attivabile dai passeggeri.
Nell'ipotesi di ripristino di tutta la linea il servizio sarebbe svolto con 3 automotrici tipo Stadler GTW 2/6 e/

L'inaugurazione della Sacile-Pinzano con il treno speciale in arrivo a Maniago il 28 ottobre 1930 (dal libro Ferrovie in Friuli)

o Minuetto. Il personale prevede 3 addetti/corsa con 15 addetti stabilmente dedicati. Le corse prevedono 7 coppie al giorno alternate tra una Sacile-Maniago e una Sacile-Gemona e così via. Il costo del servizio sarebbe di € 3.641.368 (comprensivo delle tracce RFI) con introiti annui di € 1.433.772 per cui la regione dovrebbe intervenire con contributo di € 2.207.595, a regime nel 2030 con 1.100.000 passeggeri.
Nell'ipotesi di riapertura della sola Sacile-Maniago di 32 km con minori criticità infrastrutturali e maggiori potenzialità di traffico di partenza, che a regime avrebbe 633.640 passeggeri annui. L'orario sarebbe distinto tra feriale e festivo con una o due automotrici in servizio cadenzato con ottimizzazione delle coincidenze a Sacile. Il vettore su gomma dovrebbe adeguare il collegamento dalla stazione di Maniago a Gemona.
Le fermate sarebbero 4 più le due stazioni di testa con tre addetti/corsa. Il costo annuo del servizio sarebbe di € 2.520.985 con introiti di € 825.870 con corrispettivo regionale di € 1.695.107.
La linea è sotto la giurisdizione dell'ANSF ed è dotata di SSC, ha 56 passaggi a livello, di cui 21 in aperta campagna, ha limitazioni di velocità e portata essendo in categoria C3 (20 t/asse) tra Pinzano e Sacile e in categoria B2 (18 t/asse) nella tratta Gemona-Pinzano; nella tratta Gemona-Osoppo si opera in deroga per permettere un maggiore peso assiale. Lo studio di fattibilità non propone la ristrutturazione per portarla in D4 (22,5 ton/asse).
I lavori sull'infrastruttura prevedono il ripristino della funzionalità degli scambi, la ricostruzione del binario di incrocio demolito alla stazione di Pinzano, il rinnovo delle travate metalliche sul Tagliamento e sul Ledra, sostituzione delle traverse fessurate, la sistemazione della galleria della Santissima e la pulizia delle scarpate con taglio radicale delle alberature. I lavori sugli impianti prevedono l'adeguamento del sistema CTC, l'adeguamento del blocco automatico conta-assi e la sostituzione di batterie e risanamento cavi.

La stazione di Travesio il 5 ottobre 2014: semafori accesi ed erbacce (foto C. Canton)

I costi di ripristino sulla Sacile-Osoppo sono di € 3.500.000 che salgono a € 3.720.000 se si prevede l'incrocio dei treni a Pinzano. Per il ripristino della sola Sacile-Maniago servono € 1.100.000. I costi di manutenzione annuale ammonterebbero a € 1.600.000 per la Sacile-Osoppo e a € 1.100.000 per la sola Sacile-Maniago. I costi di manutenzione straordinaria nell'arco di 15 anni ammonterebbero a € 36.000.000 per la Sacile-Osoppo e a € 16.000.000 per la Sacile-Maniago.
Per quanto riguarda il trasporto merci, si nota una polverizzazione degli insediamenti produttivi e le stesse aziende escludono nel breve/medio periodo la possibilità di utilizzo della ferrovia.
Il comitato pendolari e qualche amministratore chiede che la linea passi alla regione, ma FUC e la stessa Regione sono scettici, ribadendo che ciò sarebbe possibile solo con consistenti finanziamenti europei.
L'intenzione è di riaprire il tratto Maniago-Sacile solamente per il trasporto pendolari, mentre l'intera linea sarebbe riattivata con finalità turistiche e quindi nei fine settimana e d'estate.
La stessa Regione ha fatto inserire nell'accordo quadro sottoscritto con RFI la possibilità che la linea ferroviaria Sacile-Gemona venga riaperta e non sia dismessa, ribadendo che gli interventi infrastrutturali competono a RFI e allo Stato, mentre sono di competenza dell'amministrazione regionale tutti gli altri interventi, a partire dall'esercizio del servizio che la Regione si è impegnata a garantire, affiancata però da un progetto territoriale che veda le amministrazioni locali come protagoniste e prime attrici nella valorizzazione e nell'utilizzo della linea. Perciò si è detta disponibile a trattare con RFI se ha l'appoggio, anche economico nei limiti della singola disponibilità, dei sindaci della linea, appoggio che ha ricevuto qualche giorno dopo.
I pendolari rimangono scettici, perché secondo loro la regione prende tempo. Fanno notare che nessuna linea regionale oggi rileva le cifre di frequentazione previste dallo studio di settore, neanche le trafficate Udine-Venezia o Udine-Trieste. Rilevano anche che, purtroppo, la Pedemontana non è la Merano-Malles, che è stata presa ad esempio nello studio, e probabilmente mai lo diventerà. Inoltre parlare di cicloturismo o turismo culturale è pura fantascienza, considerata la carenza di infrastrutture e la scarsa ricettività della zona.
Si è poi registrato l'intervento di Fondazione FS che nell'ambito del proprio progetto "Binari senza tempo" potrebbe portare al ripristino della Pinzano-Gemona per scopi culturali con treni storici, in questo caso automotrici, sulla falsariga di quello che è successo sulla Ceva-Ormea in Piemonte e sulla ferrovia della Valle dei Templi in Sicilia.

La stazione di Meduno il 10 ottobre 2014 lato Sacile, qui sono già alti anche i cespugli (foto C. Canton)

Infine alcune considerazioni riferite da alcuni abitanti della Pedemontana pordenonese: fanno rilevare che se prima della sospensione del servizio nessuno prendeva il treno, ora lo prenderebbe meno di nessuno.
Quindi considerano uno spreco buttare soldi pubblici, che sono di tutta la comunità e perciò di ognuno per un'opera inutile, mentre potrebbero essere spesi per altre necessità più urgenti.
A questo punto, chissà se un giorno si rivedrà un treno transitare sulla Sacile-Gemona. Claudio Canton

Mezzi da manovra Serfer, tra cui uno strada/rotaia, presenti nello scalo di Rivoli di Osoppo il 10 ottobre 2014 (foto C. Canton)

Deragliamento a Udine

Grande rilievo ha avuto l'"incidente ferroviario" avvenuto nella stazione di Udine il 7 marzo. Poco prima delle 6.00 la locomotiva 245.6028 ha prelevato dalle platee di lavaggio il convoglio che alle 6.31 sarebbe partito per Venezia. Non si sa per quale motivo invece di essere instradata verso l'ottavo binario è finita sul brevissimo tronchino posto all'uscita delle platee e zona di ricovero. Il macchinista si è subito accorto che l'itinerario non era quello giusto ed ha azionato la rapida, ma, vista appunto la breve lunghezza del tronchino, ha sfondato il paraurti ed il muro che divide la stazione da via della Cernaia, dove per fortuna in quel momento non passava nessuno, rimanendo in parte sporgente sulla stessa via. Sono stati subito attivati gli interventi di chiusura della strada e di recupero della locomotiva con l'intervento della squadra di soccorso. Dapprima si è tentato di sollevare la macchina con martinetti e di trainarla con un altro mezzo, ma alla fine è stato necessario fare intervenire una gru che l'ha sollevata e rimessa sul binario. Sono state aperte un'inchiesta della Polfer ed una della Procura per stabilire se l'incidente è avvenuto per un guasto o per errore umano; il reato ipotizzato è di disastro ferroviario colposo.
Ovviamente i rappresentanti del comitato per la soppressione della tratta urbana della Pontebbana sono immediatamente intervenuti ipotizzando gravi tragedie se il fatto fosse avvenuto sul quel tratto di binari, dimostrando di ignorare completamente cos'è la ferrovia e come funziona il suo servizio. RFI è intervenuta ricordando che si è trattato di un raro incidente di manovra, tra l'altro mai accaduto a Udine, che non ha interessato nessun viaggiatore o altra persona. Claudio Canton

Il 245.6028 deragliato e, a lato in alto la sua rimozione (foto dalla pagina Facebook della SAT)

Raccordo ferroviario per l'aeroporto di Venezia

E' iniziata la progettazione del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Venezia Tessera e la linea Venezia-Trieste. Il tracciato dovrebbe essere parallelo al raccordo stradale e, per evitare inversioni di marcia, l'innesto sulla linea avverrà sia in direzione Trieste che in direzione Venezia e con la realizzazione di una racchetta nella stazione dell'aeroporto. E' previsto che il progetto sia pronto entro la fine dell'anno; nel 2017 si dovrebbe avere l'approvazione del CIPE per dare inizio alla fase esecutiva entro il 2018. (Nel disegno un'ipotesi di tracciato) Claudio Canton

La battaglia dei treni

Continua quella che il Messaggero Veneto ha definito "la battaglia dei treni" a Udine. Gli abitanti della zona di via Pradamano hanno presentato un esposto in Procura perché con il trasferimento della maggior parte dei treni merci sulla circonvallazione ora sono loro a doverne subire i disagi, specialmente nelle ore notturne. Si lamentano per i rumori e le vibrazioni causate dal passaggio dei convogli che secondo loro viaggiano troppo veloci per poi frenare bruscamente e per l'uso del fischio. Comunque ribadiscono che loro, al contrario degli altri contestatori, non sono contro la ferrovia, però chiedono l'installazione delle barriere antirumore.
Intanto l'altro comitato continua la sua battaglia e ha organizzato degli incontri con tutti i partiti perché prendano posizione sulla questione, dichiarando anche che sono pronti a fondare una loro lista civica. E continuano a presentare documentazione, anche fotografica, su chiusure prolungate dei PL, in un caso anche fantasma perché non ci sono stati riscontri, ambulanze o altri mezzi di soccorso che restano fermi per le sbarre chiuse, nonché le solite rimostranze.
Intanto il senatore Ludovico Sonego, che è stato anche assessore ai trasporti in regione, trova sprecati i 60 milioni di euro stanziati per sistemare il nodo di Udine. Ritiene che la chiusura della tratta urbana e lo spostamento di tutto il traffico in circonvallazione ridurrà la velocità ed aumenterà i tempi di percorrenza penalizzando anche il corridoio Baltico-Adriatico, vanificando i grossi stanziamenti effettuati in Austria per i tunnel del Koralm e del Semmering. Ritiene anche che questo sia un cattivo esempio che spingerà altre comunità a chiedere la risoluzione di loro problemi simili a scapito dell'interesse generale.
E c'è anche chi protesta per i treni della FUC: si chiede che vengano rallentati nella tratta urbana perché sfrecciano a "velocità di metropolitana" e che smettano di fischiare. La direzione FUC ha subito ribattuto che vengono rispettate le velocità previste dall'ANSF e che i macchinisti sono costretti a fischiare perché ci sono persone e ciclisti, e qualche volta anche auto, che attraversano i passaggi a livello chiusi o che transitano a fianco dei binari. Comunque si dichiara disponibile a eliminare i pl se c'è la possibilità di farlo e se ci sono i finanziamenti. Claudio Canton

Treno merci di carri Eaos appena giunto a Udine da Tarvisio il 27 febbraio 2016 con la 483 301 di Akiem noleggiata a Captrain e suo inoltro allo scalo ABS con la 100 004 InRail (foto M. Tudisco)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

La Regione Friuli Venezia Giulia ha siglato con RFI un accordo quadro per potenziare il trasporto del Friuli Venezia Giulia su ferro, per migliorare i collegamenti tra la regione e Venezia, rinunciando alla TAV, per avviare collegamenti diretti con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari e sviluppare i collegamenti transfrontalieri sia verso l'Austria sia verso la Slovenia. Successivamente si definiranno nel dettaglio gli interventi infrastrutturali e tecnologici da programmare e attuare nei prossimi anni per garantire la piena accessibilità e il miglioramento qualitativo delle stazioni del Friuli Venezia Giulia, migliorare gli standard di regolarità e affidabilità della rete ferroviaria regionale, definire le modalità di messa a disposizione di aree ferroviarie e spazi di stazione che favoriscano la realizzazione dei centri di interscambio regionali per sviluppare un autentico trasporto pubblico integrato con l'interoperabilità gomma/ferro e treno/bicicletta, quest'ultima grazie anche alla valorizzazione della connessione con la Rete delle Ciclovie regionali.
In regione RFI ha già oggi in programma gli interventi per velocizzare la linea Venezia-Trieste (valore 1,8 miliardi di euro) che, migliorando le prestazioni del tracciato ferroviario ed eliminando le criticità esistenti (raggi delle curve, passaggi a livello), consentiranno di innalzare la velocità della linea ferroviaria fino a 200 km/h: ciò permetterà di ridurre i tempi di viaggio tra Mestre e il capoluogo regionale fino a 50 minuti in meno rispetto ad oggi.
La rinuncia al Corridoio 5 non è piaciuta al senatore Ludovico Sonego. Infatti ha fatto notare che, a causa del mancato accordo tra Italia e Slovenia e le regioni interessate, si è persa l'occasione di usufruire dei finanziamenti già stanziati per questa opera dalla Commissione europea.
Sempre in tema di miglioramento dei collegamenti ferroviari, RFI ha sottoscritto l'integrazione alla convenzione del 2011 con Regione e Aeroporto FVG per affidare la progettazione esecutiva della nuova fermata ferroviaria di Ronchi Aeroporto sulla linea Venezia-Trieste, piattaforma intermodale gomma/ferro/aereo, la cui entrata in esercizio è prevista nel 2018.

In tema di velocizzazione della linea Trieste-Mestre sulla stampa è apparsa la proposta, da parte della stessa persona che si è già lamentata per questa realizzazione (vedi **il tender** n. 78), di costituire un comitato (oramai va di moda!) contro questa pericolosa opera che interesserà zone densamente abitate!

Il presidente di Alitalia Montezemolo ha fatto i “conti” ai trasporti del FVG: poiché è una regione piccola con pochi viaggiatori, l'amministrazione regionale deve intervenire con contributi per mantenere i servizi ferroviari e aerei. Per il 2016 sono stati così stanziati contributi per 52 milioni di euro così ripartiti: 41,6 per il servizio ferroviario, Frecce comprese, 3,6 per la FUC e 6,7 per mantenere i pochi collegamenti aerei rimasti. E si tratta di conti di previsione che potrebbero anche variare a fine anno.

Sarà RFI a realizzare le opere per il potenziamento degli impianti ferroviari a servizio della zona industriale dell'Aussa Corno a San Giogio di Nogaro per i quali sono stati stanziati fondi per 2,5 milioni di euro. Il rammarico del sindaco e delle persone che abitano lungo il raccordo è che non è previsto nessun intervento sul tracciato, come più volte richiesto, perché esso passa vicino alle case.

La mattina del 3 gennaio l'IC 735 è rimasto bloccato tra Monfalcone e Bivio d'Aurisina perché a causa del maltempo e della bora si erano formati dei manicotti di ghiaccio sulla linea aerea anche se era passato da poco il treno raschiaghiaccio. Il convoglio è stato recuperato dopo circa due ore con una locomotiva diesel con conseguenti ritardi nel traffico.
Nella notte tra il 2 e 3 marzo si sono registrati violenti temporali tra Veneto e FVG. Ne ha risentito anche la circolazione ferroviaria con ritardi o soppressioni di treni per i guasti causati dai fulmini sia sulla Udine-Mestre che sulla Trieste-Mestre, mentre la Portogruaro-Casarsa è rimasta interrotta.

Il 4 febbraio un'auto è finita contro la sbarra del passaggio a livello situato poco prima della stazione di Cividale. L'autista ha dichiarato di essere stato abbagliato dal sole e di non avere visto la sbarra che era chiusa per l'arrivo del treno da Udine.
La sera del 17 febbraio un'auto è finita sui binari al passaggio a livello di via del Bon a Udine (uno di quelli che vogliono siano eliminati) causando il ritardo della partenza dell'EN 236. La causa dell'incidente non è stata rivelata. Solo qualche giorno prima sulla stampa erano state riportate le statistiche relative agli “incidenti” ai passaggi a livello FS avvenuti nel 2015 in regione: 84 auto sono rimaste bloccate tra le sbarre, 11 sono stati gli abbattimenti delle barriere e 7 gli atti vandalici. La maggior parte dei fatti è avvenuta al “famigerato” PL di Santa Caterina che finalmente sarà presto soppresso. I treni coinvolti sono stati 275 con 4.200 minuti di ritardo accumulati; le spese per la riparazione delle sbarre ammontano a 4.000 euro.

Uno alla volta i negozi che erano stati aperti nella stazione di Udine, trasformata alcuni anni fa in “centro commerciale” nell'ambito del progetto Centostazioni, stanno chiudendo; ora sono rimasti solo il bar, l'edicola e il tabacchino. La cause principali sono il calo degli affari e gli alti costi di affitto, nonché la presenza in stazione di profughi e immigrati vari.

Leggera nevicata su Udine il 4 gennaio 2016. AD 800 FUC accantonate (foto A. Pravisano)

Sono stati stanziati i fondi per il restyling della stazione di Gemona. Questi lavori comprendono anche la demolizione del muro che separa il sottopassaggio pedonale dal centro commerciale le Manifatture e permettere così l'accesso alla stazione dal suo parcheggio.

Una signora ha protestato con la direzione regionale di Trenitalia e sulla stampa perché lei ed il suo figlio disabile sono stati insultati dai passeggeri in coda alla biglietteria senza che il personale allo sportello intervenisse. Il fatto è successo alla biglietteria di Udine: la signora è stata informata che ci sono delle agevolazioni per i disabili, ma si deve essere in possesso della Carta Blu, quindi si è spostata allo sportello assistenza clienti per fare la pratica. Poi, probabilmente perché l'addetto a questo sportello non ha capito che voleva anche acquistare i biglietti, dopo qualche minuto, si è spostata in un altro sportello per l'acquisto dei titoli di viaggio. A questo punto delle persone in attesa hanno cominciato ad inveire perché aveva saltato la coda approfittando del figlio disabile, però quello che irritato la signora è che l'addetto allo sportello non è intervenuto dicendo che la coda l'aveva già fatta. Trenitalia ha risposto che alla signora è stata data priorità per le pratiche e che c'è stato un fraintendimento del personale. Nella questione sono intervenute le associazioni dei disabili che hanno criticato la gestione dei passeggeri disabili nella stazione di Udine. Non c'è la Sala Blu e i montascale non funzionano, per cui chi è costretto in carrozzina deve essere accompagnato ai marciapiedi attraversando le passerelle accompagnato dal personale, sul quale comunque non hanno critiche da fare. Trenitalia ha risposto che l'assistenza è garantita 24 ore su 24, che i montascale dovrebbero in ogni caso essere manovrati dal personale e che hanno in programma lavori per l'adeguamento delle stazioni alle necessità dei disabili.

La FUC, le ÖBB e l'azienda speciale Villa Manin hanno stretto un accordo per migliorare l'accessibilità alla grande villa veneta di Passariano. Per il momento sul Micotra si pubblicizzerà il sito e gli eventi che si svolgono nella villa e si avrà uno sconto sul biglietto d'ingresso presentando un titolo di viaggio Micotra o FUC. In seguito si cercherà incrementare i collegamenti pubblici con la villa che attualmente sono scarsi.

In un incontro tenutosi a Trieste il 26 febbraio tra Fondazione FS, Regione e Comune di Trieste è emersa la disponibilità di Fondazione ad intervenire nel restauro della stazione di Campo Marzio e nella valorizzazione e nel rilancio del museo ferroviario. La spesa sarebbe di 8 milioni di euro che dovrebbe essere finanziata dai tre interlocutori, magari anche usufruendo di fondi europei.

Le regioni Veneto e Trentino Alto Adige hanno firmato il protocollo di intesa per la realizzazione del collegamento ferroviario tra Calalzo e la Pusteria via Cortina. Lo studio di fattibilità per una linea a scartamento ordinario a trazione elettrica, con velocità minima di circa 80 km/h e massima di 100 km/h, raggio di curvatura minimo di 300-400 metri e pendenza massima del 35‰ dovrà essere realizzato entro tre anni. Non si prevede il ripristino del vecchio tracciato, ma una linea nuova che tra Calalzo e Cortina potrebbe seguire la classica valle del Boite, oppure la valle dell'Ansiei via Auronzo. Si prevedono invece tre alternative da Cortina alla Pusteria: la classica verso Dobbiaco, una verso San Lorenzo/St.Lorenzen presso Brunico/Bruneck, o una verso Lienz attraverso il Comelico.

Altre notizie

a cura di Daniele De Anna

In seguito all'entrata in servizio dei Frecciarossa 1000 si registrano spostamenti di materiale: alcuni ETR 460/463 sono diventati Frecciabianca e operano tra Roma e Torino, mentre tra Torino e Venezia ora ci sono anche ETR 500. Si sono quindi rese disponibili alcune composizioni Frecciabianca che sono state così declassate a Intercity, le cui carrozze hanno ripreso la vecchia livrea XMPR; le E 402B invece per il momento mantengono la livrea Frecciabianca.

Fercam ha attivato il nuovo collegamento ferroviario tra Cina ed Europa denominato "Euro-Asian Landbridge". I tempi di percorrenza sono di 15/17 giorni, dimezzati rispetto al trasporto via mare e con costi fino a cinque volte minori rispetto a quelli aerei. La successiva consegna dai terminal europei al domicilio del cliente/fornitore avviene, ovviamente, con mezzi stradali in 3/5 giorni. Le partenze sono plurisettimanali sia dalla Cina verso l'Europa che viceversa.

Da un sondaggio realizzato da GEST, il gestore della tranvia fiorentina, emerge che il 99% degli intervistati gradisce il servizio offerto. Le uniche critiche riguardano la difficoltà nel reperire i biglietti, i sedili deteriorati e l'affollamento soprattutto negli orari di punta. Riguardo a ciò, il gestore sta predisponendo nuove emettitrici di biglietti che permettono anche l'uso del Bancomat e delle carte di credito, la sostituzione dei sedili, mentre non è possibile materialmente aumentare la frequenza delle corse.

Anche in Germania spariranno da dicembre i treni letti e cuccette interni, i City Night Line. Saranno soppressi anche gli ultimi Autozug, i treni notturni interni con auto al seguito. I servizi notturni internazionali invece potrebbero essere presi in carico dalle ÖBB.

TAF con nuova livrea anche in Veneto

Si possono vedere ormai anche in Veneto i primi TAF ripellicolati con la nuova livrea che caratterizza i nuovi mezzi del Trasporto Locale di Trenitalia e che viene progressivamente estesa anche agli altri rotabili già in dotazione alla divisione. Normalmente circolano sulla linea Venezia-Verona, ma i turni di servizio li possono portare anche verso altre destinazioni raggiunte dal servizio metropolitano regionale.

Alessandro Fanutti

TAF in nuova livrea a Venezia S.L. il 20 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Spazzaneve per la Ferrovia Rudolfiana

E' un veicolo abbastanza singolare lo spazzaneve utilizzato dalle Ferrovie Austriache per pulire dalla neve la linea Villaco-Tarvisio (storicamente denominata Ferrovia Rudolfiana/Kronprinz-Rudolf-Bahn) ed i piazzali di stazione: come si può vedere dalle immagini, funziona solo a spinta e non sembra che possa ruotare su sé stesso per essere impiegato anche in senso contrario.

Alessandro Fanutti

Vista di lato dello spazzaneve e vista posteriore dello spazzaneve utilizzato sulla Villaco-Tarvisio (Arnoldstein 26 marzo 2016 - foto A. Fanutti)

Una Taurus lacuale in laguna

Taurus Achensee alla trazione dell'EN Venezia-Vienna. Udine, 21 febbraio 2016 (foto M. Tudisco)

Si può vedere ormai abbastanza di frequente anche a Venezia la locomotiva ÖBB 1216 019-E190 019 pellicolata con le caratteristiche immagini dell'Achensee e della motonave Tirol, in testa agli EC che collegano Monaco attraverso la linea del Brennero.
L'Achensee è il lago più grande del Tirolo, si trova ad una quota di 929 m s.l.m., ha una lunghezza di 9,8 km ed una superficie di 6,80 km². Si trova lungo la valle dell'Achen, ovvero la vallata che da Jenbach conduce verso la Baviera ed è percorsa dalla Bundesstraße n. 181, ma soprattutto è nota per la Acheseebahn, ovvero la ferrovia a scartamento ridotto (1.000 mm) e parzialmente a cremagliera sistema Riggenbach, che collega Jenbach (sulla linea Innsbruck-Kufstein) con Seespitz (931 m di altezza), approdo della motonave Tirol con cui è possibile proseguire la navigazione sull'omonimo lago.
Inaugurata nel 1889, ancor oggi la trazione della Achenseebahn è esclusivamente a vapore con tre delle originali lokotender che permettono di superare il dislivello di 440 metri tra i due capolinea, con pendenze che in certi punti sono del 160 per mille.
La E190 pellicolata Achensee che arriva a Venezia può certamente definirsi una Taurus lacuale in laguna.

Alessandro Fanutti

Sopra e sotto: due vedute della E 190 019 a Venezia S.L. il 20 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

A sinistra: Achensee - treno e motonave (fonte www.camping-stradlerhof.at)

Treno Verde 2016

Legambiente e Gruppo Ferrovie dello Stato unite per accrescere la cultura ambientale e costruire un futuro migliore all'insegna della tutela dell'ambiente e della qualità della vita: è questo l'obiettivo del Treno Verde che anche nel 2016 ha visto percorrere i binari della penisola, facendo tappe in diverse città italiane dove si è proceduto a rilevare i principali indici di inquinamento che misurano il grado di tutela ambientale del territorio.
Quest'anno il Treno Verde è partito da Novara il 26 febbraio ed ha concluso il suo viaggio a Cosenza il 9 aprile 2016, passando (e sostando) a Pavia, Treviso, Piacenza, Modena, Pesaro, Roma, Salerno, Barletta e Potenza.
Il convoglio era composto da una carrozza bagagliaio tipo X e quattro carrozze MDVE attrezzate come sale espositive ed adeguatamente pellicolate; al traino la luccicante E 402.154.

Alessandro Fanutti

La E 402.154 e le carrozze del Treno Verde a Roma Termini il 21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Frecciabianca con ETR 470 sulla linea Tirrenica Sud

Dopo l'avvenuta dismissione dai servizi verso la Svizzera, in particolare attraverso la linea del Gottardo (rimpiazzati dagli ETR 610 di Trenitalia), gli ETR 470 di Trenitalia (ex dotazione della cessata Cisalpino) vengono ora regolarmente utilizzati sulle relazioni FrecciaBianca che collegano Roma con Reggio Calabria, adeguatamente ripellicolati con la nuova linea specifica per questi servizi.
Dopo 20 anni di intenso servizio tra le meravigliose vallate alpine svizzere, gli ETR 470 ex Cisalpino e ora FrecciaBianca Trenitalia, concluderanno probabilmente il loro servizio attivo lungo le altrettante belle coste tirreniche, che viaggiando da Roma verso sud possono essere ammirate soprattutto nel tratto calabrese della linea Tirrenica sud.

Tra l'altro, è utile osservare che la relazione Roma-Reggio Calabria è una delle poche rimaste nell'orario di Trenitalia dove esiste una certa numerosità degli ultimi collegamenti Intercity, a materiale ordinario composto da vetture tipo Z al traino delle E 402 B, che ben si adattano alle caratteristiche di questo percorso.

Alessandro Fanutti

Sopra: Termine corsa per l'IC da Reggio Calabria
A sinistra: ETR 470 FB per Reggio Calabria
Roma Termini, 21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Curiosa "sommatoria" di tram a Roma

La matematica è un'opinione visto che 5+14 a Roma = 514: è successo per la numerazione di due linea tranviarie urbane, rispettivamente la n. 5 e la n. 14, che a seguito di alcuni lavori di sostituzione dell'armamento tranviario su parte del percorso, sono state temporaneamente "fuse" in un unico collegamento denominato 514.
La linea tranviaria n. 5 collega viale Amendola (Termini) con piazza Gerani (Centocelle), mentre la linea n. 14 collega viale Amendola (Termini) con viale Togliatti, su un percorso in gran parte comune.
Per effetto di lavori di sostituzione dell'armamento tranviario su viale Togliatti e via Prenestina, dal 22 febbraio al 23 marzo 2016 le linee 5 e 14 sono state così temporaneamente fuse nella linea n. 514 sul percorso viale Amendola-piazza Gerani, mentre nel tratto sospeso della linea 14 il servizio è stato coperto con una navetta di autobus.
Oltre alle storiche vetture della serie 7000, sulla linea vengono utilizzati i più moderni tram Cityway serie 9100 e 9200.

Alessandro Fanutti

Il 514 in transito in via Manin
Roma, 21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Capolinea di viale Amendola del 514
Roma, 21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Jazz aeroportuali in servizio

Sono ormai tutti in servizio gli ETR 425 di Trenitalia "Jazz" utilizzati per il servizio aeroportuale "Leonardo Express" tra la stazione Termini e lo scalo di Fiumicino a Roma.
Pellicolati con apposita livrea dedicata, gli ETR 425 a cinque casse del "Leonardo Express" si differenziano dai normali ETR 425 per il maggior spazio riservato ai bagagli ed hanno sostituito su questa relazione i Minuetto, con un notevole miglioramento in termini di comfort per i passeggeri e praticità di utilizzo da parte di viaggiatori che sono normalmente "ben dotati di numerose valigie al seguito".
Per un certo periodo, il "Leonardo Express" è stato anche svolto con materiale ordinario composto da E 464 e carrozze X revampizzate.

Alessandro Fanutti

Leonardo Express oggi. Roma Termini, 21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

Leonardo Express ieri. Roma Termini, 15 aprile 2011 (foto A. Fanutti)

Trainwatching

Arrivano anche in regione le nuove Vectron 191 di FuoriMuro. La loro manutenzione corrente è affidata, come per tutte le locomotive Siemens, alle officine FUC.

Segnalazioni varie

Il 20 febbraio alla testa dell'EC 30 Venezia-Vienna c'era la Taurus 1216 018 / E 190 018 in livrea RailJet. Questa locomotiva era uscita solo qualche giorno prima dalle officine dove aveva ricevuto i nuovi colori in previsione dell'estensione dei servizi RailJet, con le relative carrozze dedicate, anche all'Italia, probabilmente a fine anno. Ha continuato la trazione degli EC 30 e 31 anche nella settimana successiva.

Segnalazioni varie

La Vectron 191 003 FuoriMuro in uscita dal deposito FUC dopo lavori di manutenzione. Udine, 12 febbraio 2016 (foto M. Tudisco)

La Taurus 1216 018 / E 190 018 nella nuova livrea RailJet al traino dell'EC 31 Vienna-Venezia. Udine, 21 febbraio 2016 (foto D. De Anna)

La 191 002 FuoriMuro con un convoglio di bisarche in partenza da Udine per Mestre l'8 marzo 2016 (foto D. De Anna)

In febbraio hanno cominciato ad arrivare al deposito locomotive di Treviso i nuovi ATR 220 Swing della Pesa. Sono quindi cominciate anche le corse prova sulla Treviso-Calalzo.

Mario Tudisco

Merci FUC del 19.2.2016 (foto M. Tudisco)

Montebelluna, 16 febbraio 2016 doppia di ATR 220 Swing in prova sulla Calalzo-Treviso (foto M. Tudisco)

Curiosità

Annunci sui treni regionali. Sul RV 2445 Udine-Venezia in arrivo a Treviso viene annunciata la coincidenza con il Frecciabianca per Udine. Non si capisce perché un viaggiatore che sta arrivando da Udine debba subito ritornare indietro.
Altra incongruenza: Sul R 11044 Venezia-Udine nelle stazioni di fermata dei RV viene annunciata la coincidenza con il RV che segue, che tra l'altro arriva a Udine solo pochi minuti dopo, ma sempre dopo!

Claudio Canton

Su Il Gazzettino on line di lunedì 8 febbraio 2016 la notizia di un tragico gesto alla stazione di Mogliano Veneto viene accompagnata da una foto di molti anni fa in cui si vede una carrozza MDVE nella livrea originale. A meno che non ci siano già nel parco storico della Fondazione FS vetture MDVE in livrea anni '90, e utilizzate in quei giorni in Veneto, si ha l'impressione che certi archivi fotografici vadano aggiornati.

Michele Orlandi

La foto di "attualità" pubblicata da Il Gazzettino.it

Errata corrige
Sul numero scorso la notizia dello svio di 3 carri di un treno merci è stata male interpretata dalla redazione in quanto arrivata in forma concisa. Il treno lo chiamo "Codognotto" perché trasporta casse mobili e/o semirimorchi di questa ditta da Piacenza a Lodz via Tarvisio.

Mario Tudisco

Graffiti sul plastico

Non ho ancora terminato i lavori della stazione del mio plastico che sono già passati i writer!
Un'idea di Cinzia Pravisano e realizzata da lei con il prezioso aiuto di sua sorella Marina.
Il muro è stato realizzato con cartoncino di vario spessore, ritagliato e incollato con colla tipo normale. I colori di fondo sono acrilici stesi a pennello; i graffiti con normali pennarelli. Il tutto coperto da vernice spray trasparente per proteggere il lavoro.

Mauro Zamolo

I graffiti realizzati sul plastico di Mauro Zamolo (foto M. Zamolo)

N° 80 - Anno 21 (N° 1 / 2016)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio